船舶事故等調査報告書（軽微）

１	船舶事故	計　27 件
２	船舶インシデント	計　10 件
	合　　計	37 件

平成２４年６月２９日

JTSB 運輸安全委員会
Japan Transport Safety Board

船舶事故等調査報告書（軽微）一覧

（函館事務所）

1　貨物船 IRINA 浸水

（仙台事務所）

2　警戒船新海丸モーターボートＭａｒｉｎｅ　Ｃａｔ衝突

3　漁船源榮丸運航阻害

4　漁船ことぶき丸乗揚

5　漁船明海丸衝突（防波堤）

（横浜事務所）

6　漁船文斎丸モーターボートしんかい衝突

7　モーターボートあおばⅢ乗揚（定置網）

8　水上オートバイ FANITA 運航不能（燃料不足）

9　液体化学薬品ばら積船第二東央丸運航不能（舵故障）

10　砂利石材運搬船兼貨物船第三福和丸油タンカーアナナス衝突

11　ヨットＨＵＴＡＲＯ乗揚

12　モーターボート大漁丸沈没

13　モーターボート清水丸運航不能（バッテリー過放電）

14　モーターボート海鷹丸運航阻害

（神戸事務所）

15　漁船民丸モーターボートポセイドン衝突

16　漁船第一平成丸運航不能（機関損傷）

17　漁船第二三喜丸乗揚

18　押船第八松陽丸起重機台船第五松陽号乗揚

19　砂利運搬船第八実穂丸乗揚

20　砂利運搬船第五住福丸乗揚

（広島事務所）

21　プレジャーボートはるばる座洲

22　プレジャーボート第３安芸丸運航不能（主機始動電源喪失）

23　貨物船カルビーポテト丸衝突（岸壁）

24　遊漁船楽笑丸プレジャーボート夕凪丸衝突

25　押船第二十二住力丸バージＳ－２３乗揚

26　プレジャーボート田中丸衝突（かき筏）

27　貨物船翔洋丸衝突（かき養殖施設）

（門司事務所）

28　押船兼引船宝徳丸乗揚

29　漁船第五竹吉丸衝突（防波堤）

30　砂利運搬船松陽丸乗揚

31　引船きりしま起重機船第八十八南生丸乗揚

32　砕石運搬船せき丸浸水

33　漁船第十八広誠丸運航不能（機関損傷）

34　押船第五瑞穂丸起重機船第八瑞穂丸運航不能（操舵機油圧喪失）

（長崎事務所）

35　引船第八開成丸土運船全開８号衝突（標識柱）

36　プレジャーボート壽丸乗揚

37　貨物船金栄丸乗揚

※下線付き番号はインシデント

船舶事故等調査報告書

平成２４年５月３１日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	２０１１仙第２８号	
事故等種類	運航阻害	
発生日時	平成２３年５月３０日　１６時１０分ごろ	
発生場所	宮城県南三陸町荒砥（あらと）漁港南東方沖 南三陸町所在の権現三等三角点から真方位２１９°９００m付近 （概位　北緯３８°４０.４′　東経１４１°２９.２′）	
事故等調査の経過	平成２３年５月３１日、本インシデントの調査を担当する主管調査官（仙台事務所）ほか１人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。	
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	漁船　源榮（げんえい）丸、０.６トン ＭＧ３－２９４１４（漁船登録番号）、個人所有	
乗組員等に関する情報	船長、一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士	
死傷者等	なし	
損傷	なし	
事故等の経過	本船は、船長ほか１人が乗り組み、走錨を始めた船長が所有する漁船を救助しようとして荒砥漁港港口付近に向かい、平成２３年５月３０日１６時１０分ごろ同漁船に追い付いて接舷しようと増速したが、プロペラの回転が上がらず、同漁船を救助することも風上の岸壁に戻ることもできなくなった。 本船は、風下に圧流されながら港外の瓦礫堆積場所まで低速で航行し、瓦礫に係留して海上保安庁に救助を求め、船長及び乗組員が海上保安庁の要請を受けた航空自衛隊のヘリコプターで１９時１０分ごろ救助された。	
気象・海象	気象：天気　曇り、風向　北東、風力　４（瞬間最大風速１５.１m/s） 海象：うねりの方向　南東、うねりの高さ　約２m 仙台管区気象台は、南三陸町に対し、５月２９日１８時４３分に強風波浪注意報を発表し、翌３０日０５時２０分に暴風波浪警報に切り替えた。	
その他の事項	本船の所有者は、本船の船外機が低速回転の運転しかできないことを知っていたが、船長は、出港前に所有者からこのことを確認せずに運航を開始した。 本船の船外機は、機関の回転をラバー製のプロペラブッシュを介してプロペラに伝えていた。 本船の船外機は、プロペラ軸のスペーサーがプロペラの外側に取り付けられ、プロペラ取付けナットがプロペラを締め付けていなかった。	
分析	乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析	あり あり なし 本船は、荒天時の荒砥漁港港口付近を航行中、プロペラの回転が上がらなかったことから、風上の岸壁に戻ることができなかったものと考えられる。

		本船は、船外機のプロペラ軸のスペーサーが、本来プロペラの内側に取り付けられるところ、外側に取り付けられたことから、プロペラ取付けナットがプロペラを締め付けていなかったものと考えられる。 本船は、船外機のプロペラ取付けナットがプロペラを締め付けていなかったことから、ラバー製のプロペラブッシュが圧着されずに滑っていた可能性があると考えられる。
原因	本インシデントは、本船が、荒天時の荒砥漁港港口付近を航行中、プロペラの回転が上がらなかったため、風上の岸壁に戻ることができなかったことにより発生したものと考えられる。	
参考	今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減に役立つ事項として、次のことが考えられる。 ・船外機の解放及び点検は、取扱説明書を参考に行うこと。 ・出港前の点検は、緊急を要する場合でも十分に行うこと。 ・乗船する際は、いかなる場合でも救命胴衣を着用することが望ましい。	